

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
HAWKER HURRICANE MK IIB



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1218-6
9 788325 212308 09

VOJENSKÁ
LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

MIG-21MF	MESSERSCHMITT BF 109F
F/A-18F SUPER HORNET	SOPWITH CAMEL
BRISTOL BULLDOG	JU 87B
DASSAULT MIRAGE 2000C	ALBATROS D.V



V příštím čísle
F/A-18F SUPER
HORNET

Vydavatel:
Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Slupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAŃ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zastoupení v ČR:
AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:
PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeř, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:
A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:
MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1218-6
Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.
Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
přiložených modelů.

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE.

Poříd'te si celou
úžasnou sbírku
kovových modelů!

HAWKER HURRICANE Mk IIB

NA POČÁTKU TŘICÁTÝCH LET POUŽÍVALO BRITSKÉ KRÁLOVSKÉ LETECTVO VE VELKÉM MNOŽSTVÍ VÝROBKU FIRMY HAWKER ENGINEERING COMPANY, POZDĚJI PŘEJMENOVANÉ NA HAWKER AIRCRAFT LIMITED. JEDNALO SE O KONSTRUKČNĚ PŘÍBUZNÉ JEDNOMOTOROVÉ DVOJPLOŠNÍKY POHÁNĚNÉ ŘADOVÝMI MOTORY. PODLE ÚČELU TO BYLY JEDNOMÍSTNÉ STÍHAČKY, DVOUMÍSTNÉ LEHKÉ BOMBARDÉRY, PRŮZKUMNÉ NEBO CVIČNÉ LETOUNY. ŠÉFKONSTRUKTÉREM PODNIKU BYL OD ROKU 1925 SYDNEY CAMM. LETADLA VYVÍJENÁ POD JEGO VEDENÍM SE VYZNAČOVALA PRECIZNÍ AERODYNAMIKOU.

Jednou z nejznámějších konstrukcí podniku Hawker byl stíhací dvojplošník Hawker Fury, jehož prototyp vzlétl 25. března 1931. V následujících letech byl tento typ vyráběn sériově pro britské letectvo (230 kusů) i na export (45 kusů). Jeho nejrychlejší verze Mk II vyráběná pro Jugoslávii dosahovala maximální rychlosti 389 km/h.

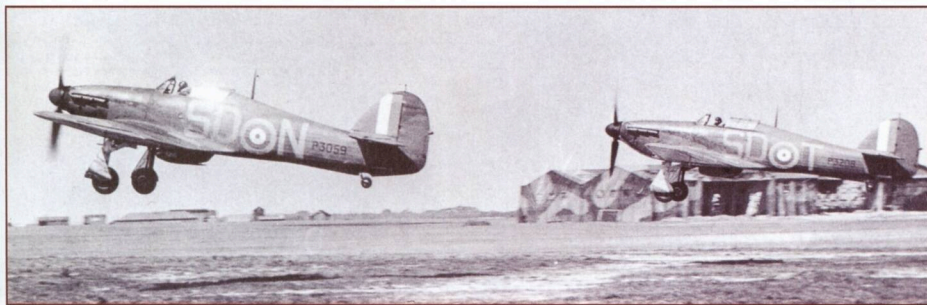
PROTOTYP HURRICANU

Přestože v roce 1933 byla většina vyráběných letadel dvojplošníky nebo hornoplošníky s pevným podvozkem, měli někteří producenti v úmyslu vrátit se ke koncepci od první světové války prakticky zapomenutého jednoplošníku. Jedním z faktorů podporujících návrat k této koncepci byly letecké závody znatelně stimulující celkový rozvoj aviatiky. Konstrukce jednoplošníku poskytovala možnost zvýšit rychlost potřebnou ke stíhání nepřátelských bombardovacích letadel. Na tomto místě je třeba podotknout, že lehké bombardéry ve výzbroji RAF vyráběné podnikem Hawker svými výkony nijak nezaostávaly za souborými stíhačkami. První

specifikace na vypracování stíhacího dolnoplošníku obdržela firma Hawker v srpnu 1933. Podle propozic, které Sydneyu Cammovi předal major J. S. Buchanan z Ředitelství technického vývoje (Directorate of Technical Development) působícího u ministerstva letectví, se mělo jednat o stíhačku vyzbrojenou čtyřmi kulomety v trupu a poháněnou motorem Rolls-Royce Goshawk. Podvozek měl konstrukčně vycházet z jugoslávského Fury, měl tedy být samonosný pevný. Na začátku následujícího roku byla navržena koncepce modifikována. Motor Goshawk měl být nahrazen novějším agregátem P.V. 12 (později Merlin), podvozek měl být manuálně zatahovatelný a pilotní kabina krytá. Zajímavostí byla myšlenka na zatahovatelné záďové kolečko. První technické požadavky na nové letadlo byly vzneseny ve specifikaci F.5/34. Podrobněji se jimi zabývala specifikace F.36/34 ze srpna 1934. Projekt podle uvedené specifikace byl schválen v únoru 1935. Výzbroj měly



BOJOVÝM KRTEM STÍHAČKY HAWKER HURRICANE BYLO TAŽENÍ VE FRANCII ZAHÁJENÉ V KVĚTNU 1940. MEZI BRITSKÝMI ÚTVARY VYSLANÝMI BOJOVAT NA KONTINENT BYLA ROVNĚŽ 87. PERUŤ RAF. NA FOTOGRAFIJÍ SOU STROJE TĚTO JEDNOTKY NĚKDE VE FRANCII. VĚTŠINA LETADEL MÁ STÁLE DVOULISTOU VRTULI WATTS, POUZE LETADLO LK-L MÁ NOVĚJŠÍ TROJLISTOU VRTULI DE HAVILLAND.



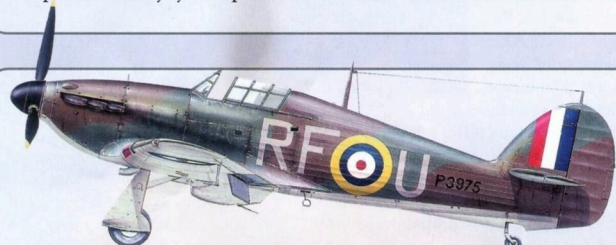
START DVOU LETOUNŮ HURRICANE Mk I z POZDĚJŠÍ VÝROBNÍ SÉRIE PATŘÍCÍCH K 501. PERUTI, 15. SRPNA 1940. V DOBĚ NEJVĚTŠÍ ESKALACE BITVY O BRITÁNII STARTOVALI STÍHAČI DO BOJOVÝCH AKCÍ I ČTYŘIKRÁT DENNĚ. OBĚ VYFOTOGRAFOVANÁ LETADLA BYLA ZTRACENA STEJNÉHO DNE, KDY BYL POŘÍZEN TENTO SNÍMEK.

HAWKER HURRICANE Mk I A Mk II

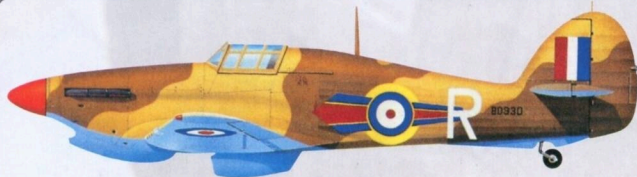
TYP HAWKER HURRICANE BYL ZÁKLADNÍ STÍHAČKOU RAF (ROYAL AIR FORCE – KRÁLOVSKÉ LETECTVO) NA ZAČÁTKU DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY. TOTO LETADLO V NEJVĚTŠÍ MÍŘE PŘÍSPĚLO K VÍTĚZSTVÍ V BITVĚ O BRITÁNII, NEBOŽ LETECKÝCH ÚTVARŮ VYZBROJENÝCH HURRICANY BYLO VÍCE NEŽ PERUTÍ SE SPITFIRY.



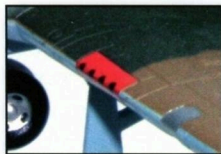
HAWKER HURRICANE Mk IA z 87. PERUTĚ VYSLANÉ NA ZAČÁTKU DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY DO FRANCIE. Kamufláž tvoří nepravidelné tmavozelené a hnědé skvrny na horní straně, na spodní straně je jedna polovina letounu v barvě černé a druhá v bílé.



HAWKER HURRICANE Mk I z 303. (POLSKÉ) PERUTĚ DISLOKOVANÉ BĚHEM BITVY O BRITÁNII V NORTHOLTU. Na tomto stroji dosáhl četař Josef František 4 ze svých 17 vítězství. Letadlo mělo typickou denní kamufláž RAF z té doby, tvořenou nepravidelnými tmavozelenými (Dark Green) a zemitě hnědými (Dark Earth) skvrnami na horních plochách a bleděmodrou barvou oblohy (Sky) na spodní straně.

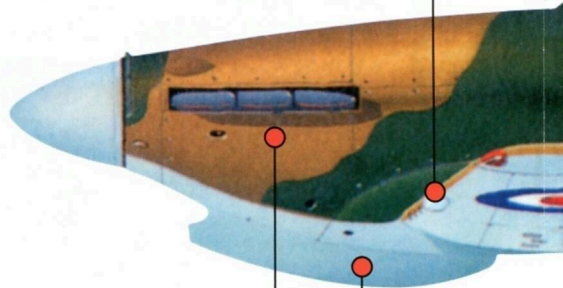


HAWKER HURRICANE Mk IIB ze 73. PERUTĚ, ZÁPADNÍ POUŠŤ, SEVERNÍ AFRIKA, LISTOPAD 1940. Letadlo má standardní pouštní kamufláž RAF tvořenou nepravidelnými skvrnami pískové (Midd Stone) a zemitě hnědé barvy (Dark Earth) na horní straně a azurově modrou barvou (Azur Blue) na spodní straně.



VÝZBROJ: VERZE Mk IIB BYLA VYZBROJENA 12 KULOMETY, PO ŠESTI V KAŽDÉM KRÍDLĚ. ČTYŘI Z NICH BYLY NAMONTOVÁNY VEDLE SEBE A DVA NA VNĚJŠÍ STRANĚ OD REFLEKTORU.

SEBE A DVA NA VNĚJŠÍ STRANĚ OD REFLEKTORU.

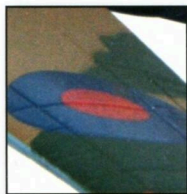


MOTOR: VERZE Mk II POHÁNĚL MOTOR ROLLS-ROYCE MERLIN XX S DVOURYCHLOSTNÍM JEDNOSTUPŇOVÝM KOMPRESOREM O MAXIMÁLNÍM STARTOVACÍM VÝKONU 954,5 kW (1 280 HP).

MODEL HAWKER HURRICANE Mk IIB MĚŘÍTKO 1:72

Model představuje stroj se sériovým číslem Z5526 v barvách 134. perutě 151. křídla operující ze základny Vaenga (v současnosti Severomorsk) nedaleko Murmanska v Sovětském svazu, září 1941. Letadlo bylo smontováno až na místě a je vybaveno tropickým filtrem.





KŘÍDLA: VERZE Mk IIB
 MĚLA ZESÍLENÉ NOSNÉ PLOCHY
 UMOŽŇUJÍCÍ PODVĚŠENÍ BOMB
 O HMOTNOSTI 113 KG NEBO
 227 KG, JAKOŽ I PŘÍDAVNÝCH
 PALIVOVÝCH NÁDRŽÍ O OBJEMU
 200 L URČENÝCH K BOJOVÝM
 LETŮM NEBO 408,6 L

KE VZDÁLENĚJŠÍM PŘELETŮM.



TRUP: PŘÍHRADOVÁ KONSTRUKCE
 Z OCELOVÝCH A DURALOVÝCH TRUBEK
 SPOJENÝCH ŠROUBY A NÝTY. PŘEDNÍ ČÁST
 TRUPU BYLA KRYTA DURALOVÝM PLECHEM,
 ZADNÍ ČÁST ZA KABINOU PLÁTNEM.
 KŘÍDLA BYLA PŮVODNĚ POTAŽENA
 PLÁTNEM, JEŽ BYLO V POZDĚJŠÍCH SÉRIÍCH

VERZE Mk IA NAHRAZENO DURALOVÝM PLECHEM. OCASNÍ PLOCHY
 VČETNĚ SMĚROVKY A VÝŠKOVEK BYLY POTAŽENY PLÁTNEM.



VZDUCHOVÝ FILTR: MODEL I LETADLO NA ILUSTRACI JSOU
 VYBAVENY FILTREM TYPU VOKES, JENŽ MĚL OMEZOVAT
 ZANÁŠENÍ MOTORU
 PRACHEM PŘI PROVOZU
 V TROPICKÉM A POUŠTNÍM
 PODNEBÍ.



HAWKER HURRICANE Mk IIB na ilustraci operoval
 v rámci 81. perutě 151. křídla ze základny Vaenga u Mur-
 manskú na severu Sovětského svazu, září 1941. Letadlo číslo
 Z3768 je vybaveno tropickým protiprachovým filtrem Vokes.
 Má standardní kamufláž RAF, písmena perutě zůstala, změ-
 něno je pouze kódové označení stroje.

TECHNICKÉ ÚDAJE VERZÍ HURRICANE Mk I (POZDĚJŠÍ) | Mk IIA | Mk IIB

Typ: jednomístná přepadová stíhačka celokovové konstrukce s částečně plátným potahem a zatahovatelným podvozkem.

Motor: vidlicový kapalinou chlazený čtyřdobý zážehový dvanáctiválec s reduktorem, přeplňovaný jednostupňovým dvourych-
 lostním odstředivým kompresorem, o následujících výkonech ve výšce 3 000 m: Rolls-Royce Merlin Mk II 656,2 kW (880 HP) |
 Mk III 656,2 kW (880 HP) | Mk XX 954,5 kW (1 280 HP).

Výkony: maximální rychlost 528 km/h ve výšce 6 096 m | 545 km/h v 6 650 m | 545 km/h v 6 700 m; počáteční stoupavost
 12,7 m/s | 16,0 m/s | 15 m/s; dostup 10 424 m | 12 500 m | 12 200 m; dolet 812 km | 770 km | 770 km.

Hmotnost: prázdného letounu 2 260 kg | 2 300 kg | 2 495 kg; vzletová 2 924 kg | 3 200 kg | 3 320 kg.

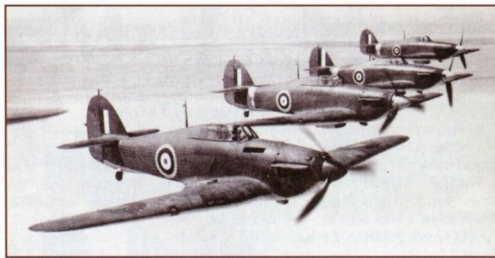
Rozměry: rozpětí 12,2 m; délka 9,55 m | 9,55 m | 9,82 m; výška 3,99 m; nosná plocha 23,92 m².

Výzbroj: 8× kulomet Browning ráže 7,7 mm (334 nábojů) | 8× kulomet Browning ráže 7,7 mm (334 nábojů) | 12× kulomet Brow-
 ning ráže 7,7 mm (332 nábojů) + 2 bomby po 113,4 kg nebo 226,8 kg.

HURRICANY NA FOTOGRAFII
 POCHÁZejÍ Z PRVNÍ SÉRIE
 LETADEL VERZE Mk I, JEŽ BYLA
 DODÁNA DO SEVERNÍ AFRIKY.
 BYLY VYFOTOGRAFOVÁNY BĚHEM
 DLOUHÉHO LETU Z PŘÍSTAVU
 TAKORADI V ZÁPADNÍ AFRICE, KDE
 BYLY SMONTOVÁNY, DO EGYPŤA.
 TYTO STROJE JEŠTĚ NEMAJÍ
 TROPICKÉ PROTIPRACHOVÉ FILTRY
 TYPU VOKES.

původně tvořit dva kulometry Vickers v přední části trupu a dva kulometry Browning nebo Vickers v křídlech, nakonec mělo být letadlo vyzbrojeno osmi kulometry Browning pouze v křídlech. Počáteční název projektu Fury Monoplane (jednoplošný Fury) byl posléze změněn na Interceptor Monoplane (jednoplošný stíhač) a jeho výroba byla zahájena 21. února 1935.

První let prototypu s vojenským evidenčním číslem K5083 uskutečnil 6. listopadu 1935 zkušební pilot George Bulman. Letadlo mělo celokovovou konstrukci s plátěným potahem, pouze centroplán a přední část trupu byly kryty duralovým plechem. Letadlo poháněl motor Rolls-Royce „C“ s dvoulistou dřevěnou vrtulí Watts. Vododorvné ocasní plochy byly zpočátku se vzpěrami. V únoru 1936 prošlo letadlo státními zkouškami. V jejich průběhu došlo k úpravám chladiče, podvozku a krytu kabiny. Motor byl vyměněn za novější Rolls-Royce typ „F“ (Merlin I) o startovacím výkonu 767,3 kW (1029 HP), a pro sériovou verzi se počítalo s motorem Rolls-Royce „G“ (Merlin II) o startovacím výkonu 768 kW (1030 HP). V červenci 1936 bylo letadlo vyzbrojeno osmi kulometry Browning ráže 7,7 mm. Prototyp K5083 byl první britskou stíhačkou, která při horizontálním letu překročila rychlost 300 mil/h čili 482,7 km/h. Během testů dosáhl prototyp maximální rychlosti 508 km/h ve výšce 6000 m. Na tuto letovou hladinu dokázal vystoupat za 8 min 25 s. Maximální dostup činil 10 350 m. Prototyp sloužil ještě několik let k nejrůznějším testům.



nou a krátkou na svislé ocasní ploše. Zachována byla dvoulistá dřevěná vrtule Watts Type Z.38. Nutnost výměny motoru Merlin I za Merlin II způsobila, že první sériový Hurricane Mk I odstartoval 12. října 1937. Jelikož nový výrobek konstrukčně vycházel z dřívějších letadel podniku, nedošlo k problémům vznikajícím při radikálnější změně koncepce. Během prvních tří měsíců bylo vyrobeno 40 letadel, již v listopadu byla první čtyři z nich předána 111. stíhací peruti v Northoltu a do Vánoc jimi byla přezbrojena celá perut. Do konce následujícího roku dostalo nové stíhačky celkem deset perutí. Vzhledem k vyhocení situace v Evropě byla část objednávků na 1 000 letadel z roku 1938 rozdělena mezi nový tovární provoz v Langley a firmu Gloster. Z rozhodnutí ministerstva letectví byla 4. ledna 1939 část produkce přesunuta rovněž do kanadského podniku Canadian Car and Foundry Company. Zájem o nákup nového letadla projevil vlády Jugoslávie, Belgie a Rumunska. První letadlo z firmy Gloster bylo dokončeno 20. října 1939. Výroba v Kanadě byla zahájena na začátku roku 1940 a první letadlo bylo do Velké Británie dodáno v červnu téhož roku. První série v počtu 40 kusů dostala nejdříve označení Mk I, později bylo označení letadel kanadské výroby změněno na Mk X.

V roce 1939 vývojáři přistoupili k dalším konstrukčním změnám. Motor Merlin II byl nahrazen motorem Merlin III o startovacím výkonu 768 kW (1030 HP) s trojlistou, za letu stavitelnou kovovou vrtulí de Havilland. Nový pohonný systém byl testován 29. srpna 1938 na exempláři L1562 a vyzádal si rovněž zavedení nového výfukového potrubí umožňujícího zvýšení rychlosti o 3,2 km/h. Od října 1939 dostaly hurricany účinnější vrtule Rotol, které zlepšily výkony těchto stíhaček.

Po vyrobení 600 letadel byl plátěný potah nosných ploch nahrazen plechem. První exemplář s těmito novými křídly L1877 byl zalétán 28. dubna. Později prošla modernizací spočívající ve výměně křidel také část starších letadel. Za sedadlo pilota byl instalován pancéřový plát. V té době byly rovněž zahájeny dodávky zahraničním zákazníkům – 23. března bylo expedováno první letadlo pro Jugoslávii, 13. května první pro Belgii. Jugoslávie poté obdržela dvě dodávky



HURRICANE Mk I

Ještě v průběhu zkoušek prototypu 3. června 1936 přišla firmě Hawker Aircraft Ltd. objednávka na dodávku 600 letadel, což byl největší kontrakt, jaký britský letecký průmysl obdržel od ukončení první světové války. Sériová letadla měla být vyráběna podle specifikace F.15/36. Dne 27. června dostala nová stíhačka oficiální název Hurricane. Sériové stroje měly novou verzi krytu pilotní kabiny, dvojité výfukové roury a větší chladič glykolu. Bylo zkráceno nasávací potrubí vzduchu do karburátoru. Letadlo dostalo pevné ostruhové kolečko a dvě antény – dlouhou za kabi-

HAWKER HURRICANE Mk II SE
 DVĚMA PODVĚŠENÝMI BOMBAMI
 O JEDNOTKOVÉ HMOTNOSTI 113 KG
 POD KŘÍDLY, KTERÝ SLOUŽIL
 U 402. PERUTĚ RCAF. SNÍMEK BYL
 POŘÍZEN V PRŮBĚHU VÝCVIKU PŘED
 ZAHÁJENÍM RUŠIVÝCH NÁLETŮ
 NA SEVERNÍ FRANCII, JEŽ ZAPOČÁLY
 KONCEM ROKU 1941.

po 12 strojích, z nichž první tucet měl ještě plátěný potah křídel a dvoulistou vrtuli. Tomuto státu byla navíc prodána licence na výrobu 40 letadel. Do německého útoku na Jugoslávii se v podniku Fabrika aeroplana i hidroplana Zmaj v Zemunu u Bělehradu podařilo vyrobit 20 exemplářů. Belgičané si objednali celkem 20 letadel a koupili licenci na výrobu dalších 80 hurricanů. Letadla vyráběná pro Belgii byla vyzbrojena dvěma kulomety ráže 12,7 mm i dvěma ráže 7,7 mm. Továrna Avions Fairey (Société Anonyme Belge) vyrobila pouze dvě licenční letadla, jejichž výzbroj tvořily čtyři kulomety Colt Browning ráže 12,7 mm. Polsko koupilo devět nebo deset strojů, ale doručen nebyl ani jeden. Rovněž Rumunsko zakoupilo 12 letadel, ale k další dodávce nedošlo, protože se Britové obávali obsazení tohoto státu Sovětským svazem. Hurricany se podílely také na obraně Finska před sovětskou agresí. Finské letectvo dostalo 12 letadel včetně těch, které si objednálo Polsko. Další 15 strojů si objednálo Tuřecko.

V roce 1939 byly na letadle testovány nové varianty výzbroje a výstroje. Palebná síla letadla měla být zvýšena namontováním dvou kanonů ráže 20 mm. Byl to zároveň pokus vyhovět požadavku RAF na stíhačku se čtyřmi kanony. V první fázi zkoušek byly pod křídla letadla L1750 instalovány dva kanony Oerlikon. Takto vyzbrojený stroj podnikl první let 24. května 1939. Systém doplňování munice pro tyto zbraně vyžadoval mazání nábojů, proto byly již v létě použity nové, lehčí kanony British Hispano. Kanony byla zkoušena těsně před vypuknutím války a stíhačka sériového čísla L1750 s touto výzbrojí se zúčastnila bitvy o Británii. Do exempláře P2640 byly namontovány čtyři kanony a později byl rovněž nasazen v boji. Ještě před vypuknutím války bylo naplánováno vyslání těchto moderních letounů na Blízký východ, proto byla vypracována varianta přizpůsobená k provozu v tropických podmínkách. Úprava na letadle L1669 spočívala hlavně v instalaci protiprachového filtru pod motor. První let podnikl takto upravený hurricane 17. května. Filtry dostaly v první řadě stroje ze série určené pro Turecko.

Když Velká Británie vstoupila 3. září do války, bylo hurricany vyzbrojeno 18 perutí RAF. Dvě z nich (1. a 73. perut), létající na raných verzích Mk I, byly vyslány do Francie. Prvního vzdušného vítězství na hurricanu dosáhl podporučík Peter „Boy“ Mould z 1. perutě, když 30. října 1939 sestřelil německý Dornier Do 17.

Po německé invazi do Norska vzniklo několik specializovaných verzí. Pro zvýšení doletu byly pod křídla instalovány dvě podvěšené přídavné nádrže, každá o obsahu 44 galonů (199,8 l). Tato úprava byla vyzkoušena 7. května na letadle P3462 a později použita ve velkém měřítku. K prodloužení doletu měly vést i pokusy s přidáním druhé, odhazovatelné nosné plochy, jež měla usnadnit start a zároveň sloužit jako velká přídavná nádrž, ale toto řešení bylo v praxi těžko použitelné. Jeden stroj byl 26. dubna pokusně postaven na plovcích Shark testovaných na palubní stíhačce Blackburn Roc, avšak výroba plovákové verze hurricanu nebyla nakonec realizována. Ukonče-

ní bojové činnosti v Norsku v červnu znamenalo konec těchto pokusů. Postavení letadla na pevném podvozku s lyžemi bylo další úpravou, jež měla původně umožnit přistávání na zamrzlých hladinách norských jezer, ale nakonec nalezla uplatnění v Kanadě.

V době zahájení bitvy o Británii mělo Královské letectvo (RAF) 29 prvosledových perutí vyzbrojených stíhačkami Hawker Hurricane, z toho však tři jen částečně. Když bitva končila, sloužilo v prvním sledu 1 326 letadel tohoto typu a dalších 200 bylo v záloze. V roce 1941 začaly být stíhačky verze Mk I posílány do Afriky, na Maltu a do Řecka. Koncem roku byla část kanadských strojů Mk X modernizována a poslána do Sovětského svazu. Celkem bylo vyrobeno 4 224 letadel verze Mk I, z toho 1 994 kusů ve firmě Hawker Aircraft Ltd., 1 850 kusů ve firmě Gloster a 380 kusů v Kanadě.

Ze stíhaček operujících na Blízkém a Dálném východě byl nevelký počet upraven na průzkumná letadla vybavená snímacími kamerami F.24 s objektivem o průměru 356 mm. Jedna z kamer na zadní části trupu byla postavena vertikálně a dvě šikmo.

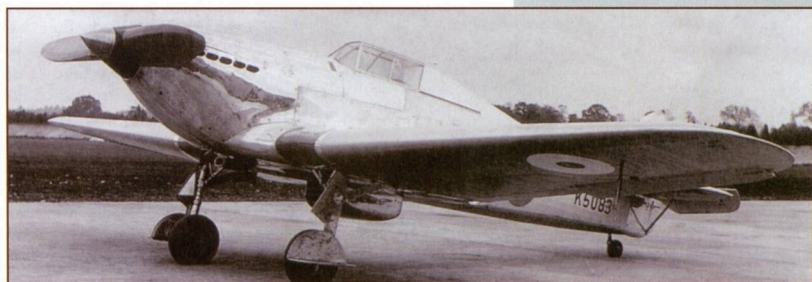
HURRICANE Mk IIA

Ještě před vypuknutím války začaly být výkony letadla považovány za nedostatečné – vlastní stíhačka spitfire i německá Bf 109 byly podstatně rychlejší. V roce 1939 se zvažovala možnost instalovat do letadla tehdy právě testovaný řadový motor Rolls-Royce Griffon. Celkem vážně se též uvažovalo o použití hvězdicového motoru Bristol Hercules. V obou případech by však byly nutné radikální konstrukční úpravy, a proto bylo od těchto plánů upuštěno. Jednodušší alternativou bylo zavedení nové, výkonnější verze motoru Merlin. Agregát Merlin XX s dvourychlostním jednostupňovým kompresorem a používající stooktanové palivo byl testován od roku 1938. Nejdříve dosahoval výkonu 894,8 kW (1 200 HP), který se následně podařilo zvýšit na 954,5 kW (1 280 HP). Montáž tohoto motoru do letadla Mk I vyžadovala pouze prodloužení motorové části trupu o 17,8 cm. Ke stavbě prototypu bylo použito letadlo P3269. První let s ním 11. června



POZEMNÍ PERSONÁL PŘIPRAVUJE KE STARTU HAWKER HURRICANE MK IIB TROP. POD KŘÍDLY JSOU VIDĚT PODVĚŠENÉ BOMBY O HMOTNOSTI 113 KG A DOBRĚ VIDITELNÁ JSOU ROVNĚŽ ÚSTÍ KULOMETNÝCH HLAVNÍ V KŘÍDLECH. PILOT PŘÍBÍHÁJÍCÍ K LETADLU MÁ NA SOBĚ ZÁCHRANNOU VESTU „MÁE WEST“. FOTOGRAFIE BYLA POŘÍZENÁ NA MALTĚ.

PROTOTYP HAWKER INTERCEPTOR MONOPLANE ČÍSLO K5083. LETOUN MÁ JINÉ KRYTÍ PODVOZKU A MOTOR MERLIN I S DŘEVĚNOU DVOULISTOU VRTULÍ WATTS.



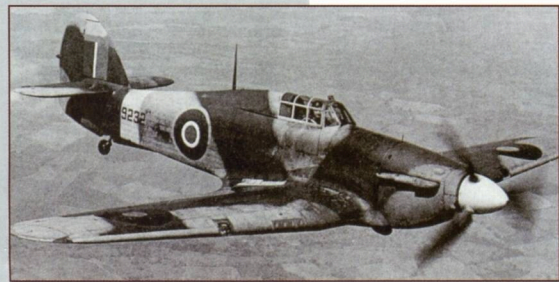
VOJENSKÁ LETADLA



JEDEN Z PRVNÍ STOVKY EXEMPLÁŘŮ HURRICANE MK IIA. LETADLA TÉTO VERZE S KŘÍDLEM TYPU „A“ VYZBROJENÁ OSMI KULOMETY SE JEŠTĚ STAČILA ZÚČASTNIT POSLEDNÍCH TÝDNŮ BITVY O BRITÁNII.

► HURRICANY SLOUŽILY V PRVNÍCH LETECH VÁLKY U STÍHAČÍCH JEDNOTEK NA BLÍZKÉM A DÁLNĚM VÝCHODĚ. NA FOTOGRAFII VZLÉTA HAWKER HURRICANE MK I Z 237. PERUTĚ OPERUJÍCÍ V KVĚTNU 1942 Z LETECKÉ ZÁKLADNY V IRÁCKÉM MOSULU. HLAVNÍM ÚKOLEM PERUTĚ BYLY V TĚ DOBĚ HLÍDKOVÉ LETY NAD ROPNÝMI POLI.

HAWKER HURRICANE MK IIA Z POZDĚJŠÍ VÝROBNÍ SÉRIE. KŘÍDLA POTAŽENÁ PLECHEM A DELŠÍ KRYT TROJLISTÉ STAVITELNÉ VRTULE BYLY ZMĚNY ZAVEDENÉ U POZDĚJŠÍCH SÉRIOVÝCH EXEMPLÁŘŮ TÉTO VERZE. NOVÁ VRTULE ZLEPŠILA CHOVÁNÍ LETADLA BĚHEM STARTU A POČÁTEČNÍHO STOUPÁNÍ A DÍKY NÍ SE TAKÉ ZVÝŠILA MAXIMÁLNÍ RYCHLOST.



1940 v Langley podnikl pilot Philip Lucas. Ve výšce 6096 m dosáhla tato verze maximální rychlosti 550,3 km/h a nejvyšší dosažená rychlost tohoto letadla činila 560 km/h.

Využití motoru s dvourychlostním kompresorem bylo zkušeno už dříve. V červnu 1939 byl do exempláře L1856 namontován motor Merlin VIII, což byl Merlin III s novým kompresorem. Upravené letadlo bylo zalétáno 7. července. V exempláři s civilní registrací G-AFKX byly vyzkoušeny motory Merlin XII i Merlin 45.

Sériová výroba motorů Merlin XX byla zahájena v srpnu 1940. Pro novou verzi Mk II se plánovala výzbroj v křídlech zesílená na 12 kulometů, avšak nedostatečně rychlá výroba donutila konstruktéry ponechat nosné plochy z verze Mk I. Nezměněny zůstaly rovněž rozměry přední části trupu. Tato přechodná varianta dostala označení Mk IIA Series 1 a její první exempláře byly stíhacím perutím dodány 4. září. V říjnu se rozběhla výroba varianty Mk IIA Series 2 s delším trupem, leč nadále se starými křídly, nicméně již po výrobě 12 letadel následoval návrat k dřívější verzi trupu. Všechna letadla verze Mk II měla změněnou nohu ostruhového kolečka.

První letadla verze Mk II zasáhla do bojů hlavně jako noční stíhačky bránící Londýn před německými bombardéry v průběhu zimy 1940–1941. Použití dvourychlostního kompresoru umožnilo efektivnější využití letadla ve výškách nad 7000 m, v nichž se výkony verze Mk I rapidně zhoršovaly. Do dubna 1941 se letadla verze Mk II dostala do výzbroje 18 stíhacích perutí. Byla používána také při prvních ofenzivních operacích nad severní Francií a přístavy podél kanálu La Manche. Stroje varianty Mk II Series 2 měly zesílenou konstrukci, což jim umožňovala standardně nosit dvě přidavné palivové nádrže o objemu 199,8 l podvěšené pod křídly. Ve firmě Hawker bylo vyrobeno 418 kusů, v podniku Gloster 33 kusů Mk IIA.

HURRICANE MK IIB

Na začátku roku 1941 byly do služby zařazeny první exempláře verze Mk IIB vyzbrojené 12 kulomety.

Výroba této verze byla zahájena v listopadu 1940 a do konce téhož měsíce bylo dokončeno sedm strojů. Produkce probíhala současně s výrobou Mk IIA i pozdějších variant. Od května 1941 se mezi producenty letadla zařadila též firma Austin Motor Company v Longbridgi.

U verze Mk IIB byly další dva páry kulometů umístěny na vnější straně od reflektorů. Nosné plochy byly posíleny, aby umožnily podvěšení nejen běžných nádrží na 199,8 l paliva používaných při bojových letech, ale i objemnějších nádrží na 408,6 l potřebných k dálkovým přeletům. Namísto nádrží bylo možno pod křídla namontovat závěsníky pro dvě bomby. Zpočátku byly používány bomby o hmotnosti 113 kg, od konce roku 1941 o hmotnosti 227 kg. Takto vyzbrojená letadla se nazývala Hurribombers. První bojový let bombardovací varianty se uskutečnil 30. října 1941. Jelikož se uvažovalo o použití těchto stíhacích bombardérů v tropických podmínkách, dostala značná část z nich tropické filtry Vokes.

Verze Mk II byla vyráběna rovněž v Kanadě. Letadla Hurricane Mk XI i XIB odpovídala britské verzi Mk IIA a Hurricane Mk XII verzi Mk IIB. Tyto stroje poháněly motory Packard-Merlin 29. Do léta 1943 bylo v Kanadě vyrobeno celkem 1 451 hurricanů všech verzí.



Od podzimu 1941 bylo jedním z hlavních uživatelů hurricanů vojenské letectvo Sovětského svazu. Kulometry vyzbrojená britská letadla tam byla nezdíka přezbrojována. Nejčastěji do nich byly montovány dva kanony ŠVAK ráže 20 mm a dva kulometry UB ráže 12,7 mm.

Verze Mk IIB bylo vyrobeno 1 718 kusů v podniku Hawker, 967 kusů ve firmě Gloster a 244 kusů v závodech Austin. Počet všech vyrobených letadel typu Hawker Hurricane se odhaduje na 14 670 exemplářů.

Následující verze dostaly nová křídla umožňující montáž čtyř kanonů nebo podvěšení výzbroje různého druhu

ČESKOSLOVENŠTÍ LETCI A HURRICANE

Hurricany Mk I a Mk IIA a Mk IIB tvořily výzbroj dvou československých stíhacích perutí, 310. (od července 1940 do prosince 1941) a 312. (od srpna 1940 do prosince 1941). Mnoho pilotů létalo na těchto strojích i u britských perutí a nutno podotknout, že velice úspěšně. Do 31. října 1940 sestřelili čs. piloti 56 letadel, 14 letadel sestřelili pravděpodobně a 6 poškodili.

S tímto letounem je spojeno hlavně jméno československého pilota četaře Josefa Františka sloužícího u polské 303. perutě. Během jediného měsíce dosáhl 17 jistých a jednoho pravděpodobného sestřelu německých letadel a stal se tak nejlepším spojeneckým pilotem celé bitvy o Británii.